

I N D U S T R Y
P R O F I L E



Specialty Vehicles

Canada

Regional Offices

Newfoundland

Parsons Building
90 O'Leary Avenue
P.O. Box 8950
ST. JOHN'S, Newfoundland
A1B 3R9
Tel: (709) 772-4053

Prince Edward Island

Confederation Court Mall
Suite 400
134 Kent Street
P.O. Box 1115
CHARLOTTETOWN
Prince Edward Island
C1A 7M8
Tel: (902) 566-7400

Nova Scotia

1496 Lower Water Street
P.O. Box 940, Station M
HALIFAX, Nova Scotia
B3J 2V9
Tel: (902) 426-2018

New Brunswick

770 Main Street
P.O. Box 1210
MONCTON
New Brunswick
E1C 8P9
Tel: (506) 857-6400

Quebec

Tour de la Bourse
P.O. Box 247
800, place Victoria
Suite 3800
MONTRÉAL, Quebec
H4Z 1E8
Tel: (514) 283-8185

Ontario

Dominion Public Building
4th Floor
1 Front Street West
TORONTO, Ontario
M5J 1A4
Tel: (416) 973-5000

Manitoba

330 Portage Avenue
Room 608
P.O. Box 981
WINNIPEG, Manitoba
R3C 2V2
Tel: (204) 983-4090

Saskatchewan

105 - 21st Street East
6th Floor
SASKATOON, Saskatchewan
S7K 0B3
Tel: (306) 975-4400

Alberta

Cornerpoint Building
Suite 505
10179 - 105th Street
EDMONTON, Alberta
T5J 3S3
Tel: (403) 420-2944

British Columbia

Scotia Tower
9th Floor, Suite 900
P.O. Box 11610
650 West Georgia St.
VANCOUVER, British Columbia
V6B 5H8
Tel: (604) 666-0434

Yukon

108 Lambert Street
Suite 301
WHITEHORSE, Yukon
Y1A 1Z2
Tel: (403) 668-4655

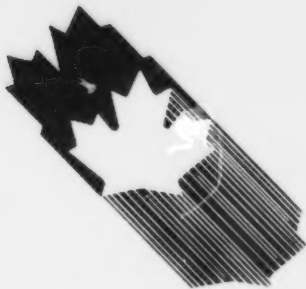
Northwest Territories

Precambrian Building
P.O. Bag 6100
YELLOWKNIFE
Northwest Territories
X1A 1C0
Tel: (403) 920-8568

*For additional copies of this
profile contact:*

**Business Centre
Communications Branch
Industry, Science and
Technology Canada
235 Queen Street
Ottawa, Ontario
K1A 0H5**

Tel: (613) 995-5771



INDUSTRY PROFILE SPECIALTY VEHICLES

1988

FOREWORD

.....

In a rapidly changing global trade environment, the international competitiveness of Canadian industry is the key to survival and growth. This Industry Profile is one of a series of papers which assess, in a summary form, the current competitiveness of Canada's industrial sectors, taking into account technological and other key factors, and changes anticipated under the Canada-U.S. Free Trade Agreement. Industry participants were consulted in the preparation of the papers.

The series is being published as steps are being taken to create the new Department of Industry, Science and Technology from the consolidation of the Department of Regional Industrial Expansion and the Ministry of State for Science and Technology. It is my intention that the series will be updated on a regular basis and continue to be a product of the new department. I sincerely hope that these profiles will be informative to those interested in Canadian industrial development and serve as a basis for discussion of industrial trends, prospects and strategic directions.

Minister

Canada

Introduction

In broad terms, the automotive industry in Canada includes the manufacturers of motor vehicles (passenger cars, trucks, buses and specialty vehicles), motor vehicle parts and tires and tubes for use as original equipment in the assembly of motor vehicles as well as in the aftermarket. Automotive production is directly linked to many other key industries in Canada: iron and steel, fabricated metals, aluminum alloys, rubber, plastics, textiles, glass and chemicals.

In 1986, this wide range of automotive activities accounted for some 16 percent of total Canadian shipments of manufactured products, and approximately 44 percent of the total of manufactured exports (fabricated materials and end products) to the United States. In 1986, automotive shipments reached almost \$41 billion*, composed of \$25.1 billion in automobile, truck and bus assembly, \$12.2 billion in parts, \$1.8 billion* in specialty vehicles and in excess of \$1.8 billion* in tires and tubes. In the same year, total employment reached some 148 800* persons with 49 800 engaged in automobile, truck and bus assembly, 16 600* in specialty vehicle production, 68 400 in parts production and 14 000* in the manufacture of tires and tubes.

In addition to specialty vehicles, profiles have been prepared covering:

- Automotive Parts
- Automotive Tires and Tubes
- Buses
- Light Motor Vehicles
- On- and Off-highway Medium/Heavy-duty Trucks

1. Structure and Performance

Structure

The specialty vehicles industry consists of the manufacturers of a variety of products used in the transportation of goods and people in emergency and public services and in the recreational field. Much of the equipment produced is used in the essential operation and maintenance of airports, roads and highways, fire protection, ambulance services, public utilities and transportation in the country's remote areas. The major sub-sectors covered in this profile include truck bodies and trailers, airport mobile equipment, municipal vehicles, all-terrain tracked and wheeled vehicles and snowmobiles.

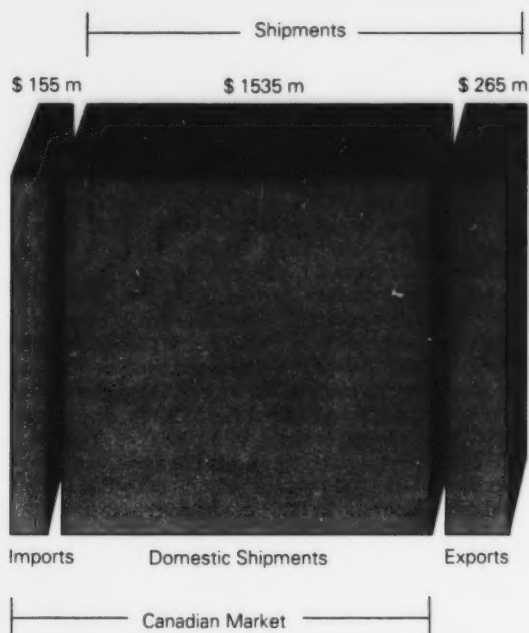
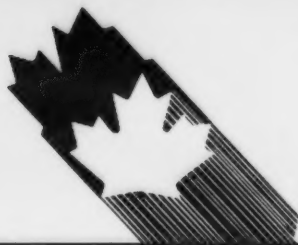
Total shipments by the specialty vehicles industry in 1986 were estimated at approximately \$1.8 billion. Direct employment is approximately 17 000 spread over 400 establishments, of which 32 percent are located in Ontario, 29 percent in Quebec, 36 percent in the western provinces and three percent in the Atlantic provinces. With exports accounting for only about 15 percent of total shipments, production is largely geared to the requirements of the domestic market. Imports, consisting largely of truck bodies and commercial and recreational trailers, represent about nine percent of the total domestic market.

* ISTC estimate



Industry, Science and
Technology Canada

Industrie, Sciences et
Technologie Canada



**Imports, Exports and Domestic Shipments
1986**

The industry consists mainly of small establishments, with only 10 percent, or some 40 plants, employing more than 100 people. About 15 percent of the companies are foreign owned and account for approximately 25 percent of total shipments. There are large firms throughout all of the sub-sectors, though there is more concentration in the commercial trailer group.

The truck body and trailer group is the largest sub-sector. In 1986, shipments totalled approximately \$1.1 billion, of which \$90 million were exported. Employment in the sub-sector is 11 500 in 291 establishments. Transport Canada records show some 400 additional truck body and trailer manufacturers in Canada. However, since most of these firms are very small or are not primarily engaged in the manufacture of truck bodies and trailers, they are not included in the product category as defined by Statistics Canada, as their impact on the group's employment and total value of shipments is insignificant.

Manufacturers in this sub-sector include producers of truck, van and bus bodies, commercial and recreational trailers and mobile homes. Types of truck bodies produced include dump, stake, grain and cattle, van, school bus, tank, utility and service. These bodies are mounted on truck chassis built by truck manufacturers. Manufacturers of truck and school bus bodies are the only group which operate under the provisions of the Canada-U.S. Automotive Products Trade Agreement (Auto Pact).

Commercial trailers can be grouped into the following categories: stake or platform, van, low-bed, logging, tank and dump. Recreational (non-commercial) trailers comprise travel trailers, tent trailers, motor homes, truck campers and 5th-wheel trailers. Mobile homes are designed as portable structures built on chassis, to be used with or without permanent foundations and utilities.

The airport mobile equipment sub-sector consists of about 40 companies with shipments estimated at \$100 million, and exports of more than \$50 million annually. The sub-sector produces a variety of vehicles used in aircraft or airport servicing and maintenance; in crash, fire and rescue operations; in runway snowblowing and sweeping; in aircraft refuelling and de-icing; and in passenger, cargo and baggage handling. Although relatively small, this sub-sector is actively involved in seeking new export opportunities.

Vehicles used principally in municipal service are produced by 57 companies, with total shipments of approximately \$200 million. Products in this sub-sector include fire trucks, aerial ladders, garbage trucks, snow-clearing equipment, salt or sand spreaders, street sweepers and utility vehicles with aerial devices (for power and telephone maintenance). Exports, limited to fire trucks and utility vehicles, average about \$25 million annually.

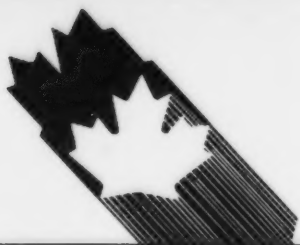
There are 14 manufacturers of all-terrain vehicles and one producer of snowmobiles in Canada. The all-terrain vehicles are designed and built to meet difficult off-road transportation requirements which conventional vehicles would have trouble satisfying. Both tracked and wheeled vehicles are produced in a wide range of sizes, from small two-person recreational units to heavy-duty vehicles with a capacity of 70 tonnes. Total shipments in this sub-sector are estimated at about \$190 million, of which nearly \$100 million are exported.

Performance

The specialty vehicle industry serves a mature market characterized by slow growth. Its performance is closely related to that of the Canadian economy and the corresponding requirement for transportation equipment.

There is no significant difference in performance among the industry's main sub-sectors, except for the recreational vehicle group, which is particularly sensitive to economic conditions having to do with changes in consumer spending, energy pricing and interest rates.

Shipments of specialty vehicles have had an average annual growth rate in real terms of 2.5 percent over the last 10 years. Both shipments and levels of employment made exceptional gains in 1986. This came from increased activity in the transportation of goods which, in turn, resulted from the overall increase in economic activity.



2. Strengths and Weaknesses

Structural Factors

Truck Bodies and Trailers

By North American standards, the size of most companies in this sub-sector is relatively small. In general, the industry is regional and responds to local market requirements. Rationalization on a North American basis is rare. The cost of entry for truck bodies and recreational vehicles is low. The technological sophistication required for the product and its production, which basically consists of simple assembly operations, is minimal.

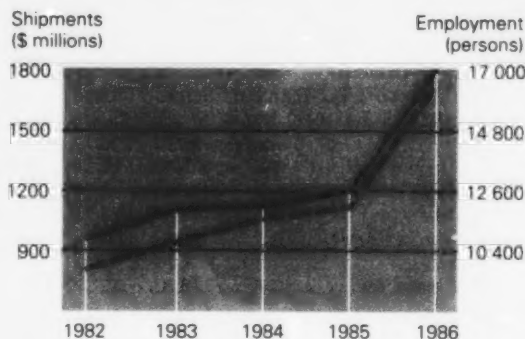
The competitiveness of Canadian producers in relation to their U.S. counterparts is influenced by the scale of operations, labour, material, and component and transportation costs. In many cases, these costs are higher in Canada than in the United States. Overall, the ability of Canadian manufacturers to compete in the domestic market is attributable to the customized nature of products, Canadian tariffs and regional distribution of smaller companies serving local markets. Competitiveness is increased by productivity and product improvements such as the Alforge Process for welding aluminum, and improved aerodynamic truck bodies and truck body designs built in "kit" form from lightweight materials. With the exception of some specialized trailers and school buses, the sub-sector is not competitive in export markets.

Municipal Vehicles

The majority of establishments in this sub-sector are medium sized, serving local markets and using general, standard technology in the production of their products. Regionalization of the industry has been influenced by municipal and provincial purchasing practices favouring local companies. Garbage trucks, the largest group in the sub-sector, are built in three main configurations — front, side and rear-end loading. The compactor unit designs for the front and side loaders are entirely Canadian-built, whereas the rear-end loaders are built mainly under licence or royalty, using U.S. designs. The purchase of garbage trucks, principally by municipalities, has recently been declining in favour of private waste-management contractors.

The fire truck group is largely a custom market, controlled by the fire chiefs in cities and municipalities. The capacity to meet custom-design requirements has permitted Canadian manufacturers to offset their cost disadvantage vis-à-vis U.S. manufacturers.

There is only one Canadian company building its own aerial ladder and fire pump units. All other Canadian manufacturers are using U.S.- and European-built pumps and ladders.



Shipments —————

Employment - - - - -

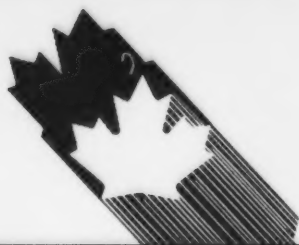
Total Shipments and Employment

Canadian-built snow-clearing equipment and utility vehicles are mainly for Canadian use, with only limited sales of these products to the United States.

Airport Equipment and All-terrain Vehicles

This sub-sector produces technologically advanced products used in the essential services to the air transportation system, and for difficult off-road transportation requirements. The establishments, mostly medium sized, are characterized by short-run manufacturing operations. The products they supply range from crash, fire and rescue vehicles, to 70-tonne payload capacity, heavy-duty, all-terrain vehicles, priced in excess of \$250 000 each, to small recreational all-terrain units and snowmobiles valued at less than \$10 000 each. In general, the industry is internationally competitive, as manufacturers of these products must seek export business to maintain production-utilization rates. Exports, mainly to the United States, account for about 50 percent of total sub-sector shipments.

With the development of new Canadian products and the improved competitive position of the industry, a move towards import replacement of airport equipment by the major Canadian airlines and Transport Canada is expected to continue in the future. Canadian firms producing airport vehicles, all-terrain vehicles and snowmobiles have been, and will continue to be, active in product development and innovation. Canadian technology and expertise in building airport snow-clearing and all-terrain vehicles for use in the most difficult terrain conditions, are recognized worldwide and are the main contributing factors to the sub-sector's international competitiveness.



Trade-related Factors

AS OF JANUARY 1, 1988, THE FOLLOWING TARIFFS APPLIED TO KEY PRODUCTS IN THE INDUSTRY:

	Canada %	U.S. %	E.C. %	Japan %
Truck bodies	9.2	Free	6.9	3.0
All-terrain vehicles	9.2	2.5	17.0	Free
Fire trucks, airport crash, fire and rescue vehicles	10.2	5.3	6.2	5.7
Trailers	15.0	3.2	5.3	5.7
Snowmobiles	Free	2.5	17.0	3.0

The existing non-tariff barriers (NTBs) affecting the airport vehicle group are the "Buy America" and small business set-aside practices in the United States at the federal level.

Truck and school bus body manufacturers operate under the Auto Pact and import certain components duty free, largely from the United States, such as refrigeration units, hydraulic tail-gates, pumps, cylinders, door hardware, etc.

In Canada, recreational vehicles are built to meet Canadian Standards Association (CSA) standards, even though these are not mandatory in all provinces except in the western provinces. Consequently, Canadian producers of recreational vehicles could be at a competitive disadvantage against imports which have not been CSA certified.

Under the Canada-U.S. Free Trade Agreement (FTA), bilateral tariffs on vehicles and original equipment parts will be phased out over 10 years and aftermarket parts over five years. The Canadian provisions of the Auto Pact remain unchanged, although only those companies listed in the FTA will be able to participate.

Companies participating in Canada must continue to meet current Auto Pact performance requirements to retain eligibility for duty-free imports from third countries after bilateral tariffs are phased out. Under the FTA, vehicles and parts exported to the United States will be required to meet a new 50-percent North American rule of origin which is higher than the current U.S. Auto Pact requirements.

Under the FTA, Canada has also agreed to phase out the prohibition on the entry of used and second-hand vehicles from the United States over a five-year period.

Technological Factors

Although Canadian commercial trailer manufacturers are generally lagging behind their U.S. competitors in automated production technology, some companies are now adopting the use of computer-assisted design (CAD), computer-aided manufacturing (CAM) and other automated manufacturing and information-processing equipment. However, due to the high cost of such equipment, its introduction is limited to larger companies with the necessary financial resources.

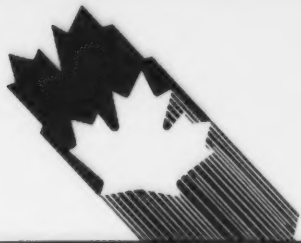
3. Evolving Environment

The market for specialty vehicles depends on the general state of the economy and is expected to show a moderate to slow annual growth in real terms over the next five to 10 years. Specialty vehicles is a mature industry which will continue to rely principally on domestic demand, which is not anticipated to change significantly in the future.

The impact of the FTA on Canadian manufacturers of airport vehicles, all-terrain vehicles and snowmobiles is expected to be positive, because it will provide greater access to the United States. Some companies in the truck body and trailer group will have to adjust over the next three to five years if imports from the United States increase as bilateral tariffs drop.

4. Competitiveness Assessment

Most of the companies in the specialty vehicles industry have a domestic and regional focus and do not compete in export markets because of small scale, marginal financial resources and limited research and development capabilities. The removal of Canada-U.S. tariffs will result in increased competition, but the impact is expected to be limited because of the structure of the industry in both Canada and the United States.



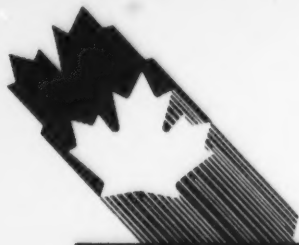
Producers of airport and all-terrain vehicles are technologically advanced, with sophisticated manufacturing facilities and processes and will continue to exploit export opportunities. Canadian-built airport crash trucks, aircraft refuellers, airport snowblowers and runway sweepers, ambulances, all-terrain vehicles and snowmobiles are some of the products which will continue to be internationally competitive.

The FTA is expected to create opportunities for the more competitive sub-sectors by providing manufacturers of these products with improved access to the large U.S. market. Elimination of tariffs will, however, increase competitive pressures on the other sub-sectors.

For further information concerning the subject matter contained in this profile, contact:

Surface Transportation and Machinery Branch
Industry, Science and Technology Canada
Attention: Specialty Vehicles
235 Queen Street
Ottawa, Ontario
K1A 0H5

(613) 954-3728



PRINCIPAL STATISTICS

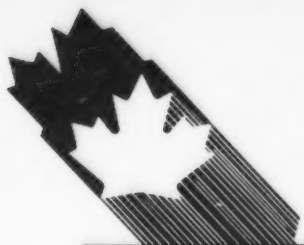
SIC(s) COVERED: 3192, 3199, 3241, 3242, 3243, 3244, 3299 (1980 basis)

	1973	1982	1983	1984	1985	1986
Establishments	362	294	309	311	314	403
Employment	14 000	10 200	10 700	11 250	12 000	16 660
Shipments (\$ millions)	1 300	960	1 100	1 150	1 200	1 800

TRADE STATISTICS

	1973	1982	1983	1984	1985	1986
Exports (\$ millions)	120	140	150	180	192	265
Domestic shipments (\$ millions)	1 180	820	950	970	1 008	1 535
Imports (\$ millions)	250	180	175	160	160	155
Canadian market (\$ millions)	1 430	1 000	1 125	1 130	1 168	1 690
Exports as % of shipments	9.2	14.5	13.6	15.6	16.0	14.7
Imports as % of domestic market	17.5	18.0	15.5	14.1	13.7	9.2
Canadian share of international market — %	0.5	0.5	0.6	0.7	0.7	0.8
Source of imports (% of total value)			U.S.	E.C.	Asia	Others
		1982	95	—	—	5
		1983	95	—	—	5
		1984	95	—	—	5
		1985	95	—	—	5
		1986	95	—	—	5
Destination of exports (% of total value)			U.S.	E.C.	Asia	Others
		1982	80	—	15	5
		1983	80	—	15	5
		1984	75	—	10	15
		1985	80	—	3	17
		1986	80	—	3	17

(continued)


REGIONAL DISTRIBUTION — Average over the last 3 years

	Atlantic	Quebec	Ontario	Prairies	B.C.
Establishments — % of total	3	29	32	24	12
Employment — % of total	2	27	35	25	11
Shipments — % of total	4	28	33	22	13

MAJOR FIRMS

Name	Ownership	Location of Major Plants
Truck Bodies		
Commercial Vans Incorporated	Canadian	Ontario
Canadian Blue Bird Coach Ltd.	American	Ontario
DEL Equipment Ltd.	Canadian	Ontario
Fourgons Transit Inc.	Canadian	Quebec
Multi-Vans Inc.	Canadian	Ontario
Thomas Built Buses of Canada	American	Ontario
Trailers (Commercial)		
Columbia Trailer	Canadian	British Columbia
Fruehauf Canada	American	Ontario
Manac Inc.	Canadian	Quebec
Trailmobile	Canadian	Ontario
Westank-Willock	Canadian	Saskatchewan
Recreational Vehicles (Non-Commercial Trailers)		
Bonair Leisure Products	Canadian	Quebec
Fleetwood Canada	American	Ontario
Scamper Canada Ltd.	American	Alberta
Triple E (Canada)	Canadian	Manitoba
Airport Mobile Equipment		
Amertek Inc.	Canadian	Ontario
Nordic Systems Inc.	Canadian	Ontario
Frink of Canada	American	Ontario
Robert Mitchell Co.	Canadian	Quebec
SMI Industries Canada	Canadian	Nova Scotia
Municipal Vehicles		
Hub Fire Engines	Canadian	British Columbia
Pierre Thibault Trucks	Canadian	Quebec
Fort Garry Industries	Canadian	Manitoba
Superior Emergency Equipment	Canadian	Alberta
Haul-All Equipment Systems	Canadian	Alberta
Sweeprite Mfg. Inc.	Canadian	Saskatchewan
Universal Handling Equipment	Canadian	Ontario
King Equipment Manufacturing	Canadian	Ontario
All-Terrain Vehicles and Snowmobiles		
Bombardier Inc.	Canadian	Quebec
Canadian Foremost	Canadian	Alberta
Ontario Drive & Gear Ltd.	Canadian	Ontario

Note: Statistics Canada data have been used in the preparation of this profile.

P R O F I L
DE L'INDUSTRIE



**Véhicules
à usages spéciaux**

Canada

Bureaux régionaux

Terre-Neuve

Parsons Building
90, avenue O'Leary
C.P. 8950
S.T. JOHN'S (Terre-Neuve)
A1B 3R9
Tél. : (709) 772-4053

Île-du-Prince-Édouard

Confederation Court Mall
134, rue Kent
bureau 400
C.P. 1115
CHARLOTTETOWN
(Île-du-Prince-Édouard)
C1A 7M8
Tél. : (902) 566-7400

Nouvelle-Écosse

1496, rue Lower Water
C.P. 940, succ. M
HALIFAX
(Nouvelle-Écosse)
B3J 2V9
Tél. : (902) 426-2018

Nouveau-Brunswick

770, rue Main
C.P. 1210
MONCTON
(Nouveau-Brunswick)
E1C 8P9
Tél. : (506) 857-6400

Québec

Tour de la Bourse
800, place Victoria
bureau 3800
C.P. 247
MONTRÉAL (Québec)
H4Z 1E8
Tél. : (514) 283-8185

Ontario

Dominion Public Building
1, rue Front ouest
4^e étage
TORONTO (Ontario)
M5J 1A4
Tél. : (416) 973-5000

Manitoba

330, avenue Portage
bureau 608
C.P. 981
WINNIPEG (Manitoba)
R3C 2V2
Tél. : (204) 983-4090

Saskatchewan

105, 21^e Rue est
6^e étage
SASKATOON (Saskatchewan)
S7K 0B3
Tél. : (306) 975-4400

Alberta

Cornerpoint Building
10179, 105^e Rue
bureau 505
EDMONTON (Alberta)
T5J 3S3
Tél. : (403) 420-2944

Colombie-Britannique

Scotia Tower
9^e étage, bureau 900
C.P. 11610
650, rue Georgia ouest
VANCOUVER
(Colombie-Britannique)
V6B 5H8
Tél. : (604) 666-0434

Yukon

108, rue Lambert
bureau 301
WHITEHORSE (Yukon)
Y1A 1Z2
Tél. : (403) 668-4655

Territoires du Nord-Ouest

Precambrian Building
Sac postal 6100
YELLOWKNIFE
(Territoires du Nord-Ouest)
X1A 1C0
Tél. : (403) 920-8568

*Pour obtenir des exemplaires
de ce profil, s'adresser au :*

*Centre des entreprises
Direction générale des
communications
Industrie, Sciences et
Technologie Canada
235, rue Queen
OTTAWA (Ontario)
K1A 0H5*

Tél. : (613) 995-5771



P R O F I L

DE L'INDUSTRIE

VÉHICULES À USAGES SPÉCIAUX

1988

AVANT-PROPOS

.....

Étant donné l'évolution actuelle des échanges commerciaux et leur dynamique, l'industrie canadienne, pour survivre et prospérer, se doit de soutenir la concurrence internationale. Le profil présenté dans ces pages fait partie d'une série de documents qui sont des évaluations sommaires de la compétitivité de certains secteurs industriels. Ces évaluations tiennent compte de facteurs clés, dont l'application des techniques de pointe, et des changements qui surviendront dans le cadre de l'Accord de libre-échange. Ces profils ont été préparés en consultation avec les secteurs industriels visés.

Cette série est publiée au moment même où des dispositions sont prises pour créer le ministère de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie, fusion du ministère de l'Expansion industrielle régionale et du ministère d'État chargé des Sciences et de la Technologie. Ces documents seront mis à jour régulièrement et feront partie des publications du nouveau ministère. Je souhaite que ces profils soient utiles à tous ceux que l'expansion industrielle du Canada intéresse et qu'ils servent de base aux discussions sur l'évolution, les perspectives et l'orientation stratégique de l'industrie.

Ministre

Introduction

L'industrie canadienne de l'automobile regroupe les constructeurs de véhicules automobiles — voitures, camions, autobus et véhicules à usages spéciaux — ainsi que les fabricants de pièces détachées, y compris les pneus et les chambres à air, d'origine ou de rechange. Au Canada, la production de véhicules automobiles est directement liée aux secteurs industriels suivants : fer et acier, métaux usinés, alliages d'aluminium, caoutchouc, plastiques, textiles, verre et produits chimiques.

En 1986, ce large éventail d'activités représentait environ 16 p. 100 des expéditions canadiennes de produits manufacturés et quelque 44 p. 100 des exportations — produits manufacturés et produits finis — vers les États-Unis. Les expéditions du secteur de l'automobile atteignaient presque 41 milliards de dollars*, soit 25,1 milliards pour le montage d'automobiles, de camions et d'autobus; 12,2 milliards pour les pièces; 1,8 milliard* pour les véhicules à usages spéciaux et plus de 1,8 milliard* pour les pneus et les chambres à air. Cette industrie employait près de 148 800* personnes, dont 49 800 étaient affectées au montage des automobiles, des camions et des autobus, 16 600* à la construction de véhicules à usages spéciaux, 68 400 à la fabrication de pièces et 14 000* à la fabrication de pneus et de chambres à air.

Ce profil sur les véhicules à usages spéciaux fait partie d'une série de profils préparée sur le secteur de l'automobile comprenant :

- les autobus
- les automobiles
- les camions, les poids lourds et les véhicules tous terrains
- les pièces d'automobile
- les pneus et les chambres à air.

1. Structure et rendement

Structure

Le secteur des véhicules à usages spéciaux regroupe les constructeurs de véhicules servant au transport des personnes et des marchandises, soit par les services d'urgence, soit par les services publics, ou encore dans le domaine des loisirs. La majeure partie du matériel sert à l'exploitation et à l'entretien des aéroports, des routes, sans oublier les services de protection contre les incendies, les services d'ambulances et les services publics, ainsi que le transport dans les régions éloignées. Les sous-secteurs traités dans ce profil comprennent les caisses de camions et les remorques, le matériel mobile des aéroports, les véhicules municipaux, les véhicules tous terrains sur roues et à chenilles ainsi que les motoneiges.

En 1986, ce secteur, avec des expéditions évaluées à près de 1,8 milliard de dollars, employait environ 17 000 personnes dans plus de 400 établissements, dont 32 p. 100 en Ontario, 29 p. 100 au Québec, 36 p. 100 dans l'Ouest et 3 p. 100 dans les provinces de l'Atlantique. Les exportations ne constituant que quelque 15 p. 100 des expéditions, la production est surtout axée sur le marché intérieur.

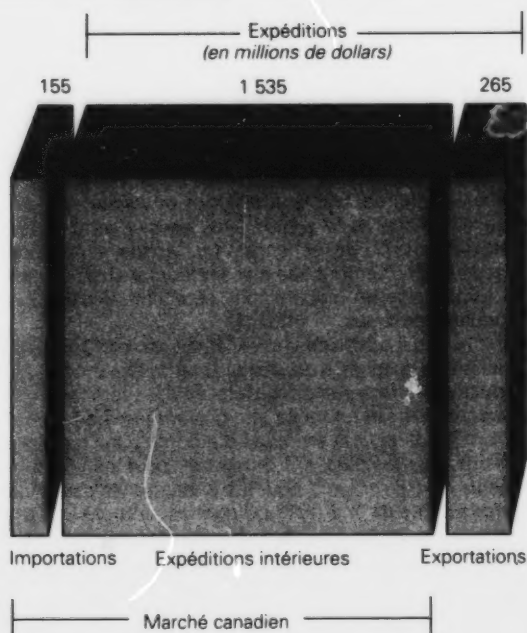
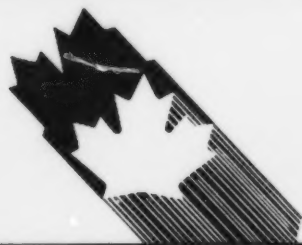
* Estimations d'ISTC.

Canada



Industrie, Sciences et
Technologie Canada

Industry, Science and
Technology Canada



1986 - Importations, exportations et expéditions intérieures.

Les importations, en grande partie des caisses de camions, des remorques de toutes sortes comptent pour environ 9 p. 100 du marché intérieur.

Cette industrie regroupe surtout de petits établissements, dont 10 p. 100 emploient plus de 100 personnes. Près de 15 p. 100 sont sous contrôle étranger et accaparent environ 25 p. 100 des expéditions. Les grandes sociétés se retrouvent dans tous les sous-secteurs, même si la concentration est plus marquée dans le groupe des remorques commerciales.

Le sous-secteur le plus important de ce groupe, qui emploie 11 500 personnes dans 291 établissements, se spécialise dans la construction des remorques et de caisses de camions. En 1986, les expéditions atteignaient presque 1,1 milliard de dollars, dont 90 millions étaient destinés à l'exportation. Transports Canada a enregistré la présence de plus de 400 nouveaux constructeurs canadiens dans ce sous-secteur. Cependant, la plupart de ces entreprises dont la vocation première n'est pas la construction de caisses de camions et de remorques n'entrent pas dans la catégorie de produits telle que définie par Statistique Canada.

Ce sous-secteur regroupe les constructeurs de caisses de camions et de carrosseries de fourgonnettes et d'autobus, ainsi que de remorques de toutes sortes. Parmi les divers modèles produits, citons les caisses à benne et à plate-forme, les camions à bestiaux et à céréales, les fourgonnettes, les autobus scolaires, les camions-citernes, les véhicules d'entretien et tous usages. Ces caisses et ces carrosseries sont montées sur des châssis fabriqués par les constructeurs de camions. Seuls les constructeurs de caisses de camions et d'autobus scolaires sont soumis aux dispositions du Pacte de l'automobile.

Les remorques commerciales se classent dans les catégories suivantes : remorques à plate-forme, fourgonnettes, remorques à plat surbaissé, grumiers, camions-citernes et remorques basculantes. Les remorques de plaisance comprennent les remorques de tourisme, les tentes-remorques, les autocaravanes, les caravanes pliantes et les semi-remorques de camping. Les grandes caravanes sont des véhicules à structure mobile reposant sur un châssis, pouvant être utilisés avec ou sans fondations fixes et mobilier fonctionnel à l'intérieur.

Le sous-secteur du matériel aéroportuaire regroupe environ 40 entreprises dont les expéditions sont évaluées à 100 millions de dollars par an et les exportations, à plus de 50 millions. Ce groupe se spécialise dans la construction de véhicules de service pour l'exploitation et l'entretien des aéroports et des aéronefs, de véhicules de secours, de matériel de déneigement et de balayage des pistes, de ravitaillement et de dégivrage des appareils, enfin les véhicules servant au transport des passagers, des marchandises et des bagages.

Les véhicules municipaux sont construits par 57 entreprises dont les expéditions se chiffrent à environ 200 millions. Ce sous-secteur produit les camions à incendie, les échelles aériennes, les camions d'éboueurs, les chasse-neige, les épandeurs de sel et de sable, les balayeuses mécaniques et les véhicules munis d'un mécanisme de levage pour les services d'entretien des câbles électriques et téléphoniques. Les exportations, limitées aux camions d'incendie et aux véhicules tous usages, atteignent près de 25 millions de dollars par an.

Il existe au Canada 14 constructeurs de véhicules tous terrains et 1 seul de motoneiges. Les véhicules tous terrains sont construits pour répondre aux conditions de conduite et de transport hors route. Cette catégorie comprend une multitude de véhicules, allant des modèles biplaces aux véhicules à chenilles, sans oublier les poids lourds d'une capacité de 70 tonnes. Les expéditions de ce sous-secteur se chiffrent à quelque 190 millions de dollars, dont environ 100 millions en exportations.

Rendement

Cette industrie, dont le rendement est étroitement lié à la demande de matériel de transport, alimente un marché arrivé à maturité.

Il n'y a pas de différence notable dans le rendement des principaux sous-secteurs de cette industrie, sauf pour le groupe des véhicules de plaisance, plus sensible à la conjoncture économique, aux dépenses des consommateurs, au coût de l'énergie et aux taux d'intérêt.

Au cours des 10 dernières années, les expéditions de véhicules à usages spéciaux ont augmenté en moyenne de près de 2,5 p. 100 par an. En 1986, les expéditions et l'emploi ont connu un essor exceptionnel dû à un regain d'activité dans le transport des marchandises.

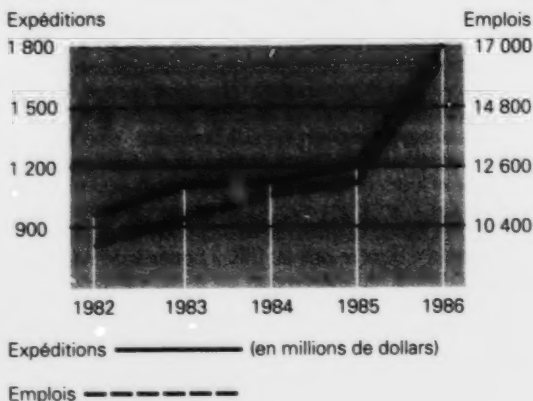
2. Forces et faiblesses

Facteurs structurels

Caisses de camions et remorques

Selon les normes nord-américaines, la plupart des entreprises de ce sous-secteur sont de petite envergure. En général, cette industrie fonctionne à l'échelle régionale et répond à la demande du marché local. La rationalisation à l'échelle nord-américaine est presque inexistante. Les coûts de démarrage pour les groupes des caisses de camions et des remorques de plaisance sont peu élevés. Les techniques de pointe sont assez courantes.

La compétitivité des producteurs canadiens est liée au taux de production ainsi qu'aux coûts de la main-d'œuvre, des matériaux, des composantes et aux frais de transport; dans bien des cas, ces coûts sont plus élevés au Canada qu'aux États-Unis. Dans l'ensemble, les constructeurs canadiens sont compétitifs sur le marché intérieur, leurs produits répondant à des besoins particuliers et parce qu'ils sont soumis aux tarifs intérieurs canadiens; à cela s'ajoute l'amélioration de leur productivité par divers moyens, dont le procédé Alforge de soudage de l'aluminium, le profil aérodynamique des caisses de camions et la construction de caisses en prêt-à-monter à partir de matériaux légers. À l'exception de certaines sortes de remorques et des autobus scolaires, ce sous-secteur ne soutient pas la concurrence extérieure.



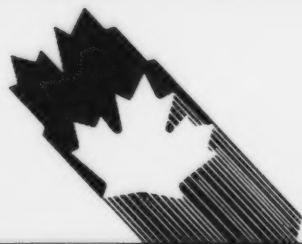
Véhicules municipaux

La plupart des entreprises de ce sous-secteur sont d'envergure moyenne. Elles alimentent les marchés locaux et font appel à des techniques de pointe courantes pour la fabrication de leurs produits. La régionalisation de cette industrie a été influencée par la politique d'achat des municipalités et des provinces. Les camions d'éboueurs, groupe le plus important, sont construits selon 3 particularités : chargement par l'avant, par l'arrière et par le côté. La conception du compacteur pour les chargeurs avant et de côté est entièrement canadienne, alors que les chargeurs arrière de conception américaine sont construits sous licence ou moyennant redevances. L'achat de tels camions s'est récemment ralenti pour laisser la place aux entrepreneurs du secteur privé spécialisés dans la récupération des déchets.

Dans le groupe des camions d'incendie, la majorité des véhicules est fabriquée, selon les indications du capitaine des pompiers des services municipaux d'incendie. De telles commandes permettent aux constructeurs canadiens de compenser les inconvénients d'un prix de revient plus élevé qu'aux États-Unis.

Au Canada, il n'existe qu'une seule entreprise fabriquant les mécanismes d'échelle aérienne et de pompe d'incendie. Toutes les autres utilisent du matériel de fabrication étrangère.

Le matériel de déneigement et les véhicules des services publics sont surtout destinés au marché intérieur, une quantité limitée étant exportée aux États-Unis.



Matériel aéroportuaire et véhicules tous terrains

Ce sous-secteur fabrique des produits de haute technicité pour assurer les services essentiels dans les aéroports et répondre aux conditions difficiles de conduite de transport hors route. Les entreprises, d'envergure moyenne pour la plupart, se caractérisent par leurs petits lots de fabrication. Parmi leurs produits, citons les véhicules de secours en cas d'accident ou d'incendie, les poids lourds, d'une capacité de 70 tonnes, les véhicules tous terrains, dont le prix au détail peut dépasser 250 000 \$, de même que les petits véhicules tous terrains et les motoneiges coûtant moins de 10 000 \$ chacun. En général, cette industrie est compétitive sur le plan international, car les constructeurs doivent exporter pour ne pas réduire le taux d'utilisation des installations. Les exportations, surtout aux États-Unis, comptent pour quelque 50 p. 100 des expéditions.

En raison de la compétitivité de cette industrie, les principales compagnies aériennes du pays et Transports Canada devraient continuer de remplacer les importations de matériel aéroportuaire par des produits canadiens. Les constructeurs canadiens de ce sous-secteur ont été et continueront d'être concurrentiels sur le plan de la mise au point de produits et de l'innovation technique. Pour la construction de chasse-neige pour aéroports et de véhicules tous terrains adaptés aux conditions de conduite les plus difficiles, les techniques de pointe et l'expertise canadiennes sont mondialement reconnues, ce qui contribue largement à la compétitivité de ce sous-secteur.

Facteurs liés au commerce

TARIFS EN VIGUEUR AU 1^{er} JANVIER 1988

	Canada %	États-Unis %	CEE %	Japon %
Caisses de camions	9,2	en franchise	6,9	3,0
Véhicules tous terrains	9,2	2,5	17,0	en franchise
Véhicules de service pour aéroports, etc.	10,2	5,3	6,2	5,7
Remorques	15,0	3,2	5,3	5,7
Motoneiges	en franchise	2,5	17,0	3,0

La politique d'américanisation des achats et le programme américain d'encouragement aux petites entreprises sont les principales barrières non douanières imposées actuellement sur le groupe des véhicules de service pour aéroports.

Les constructeurs de caisses de camions et d'autobus scolaires fonctionnent aux termes du Pacte de l'automobile et importent en franchise, surtout des États-Unis, certaines composantes tels les groupes frigorifiques, les hayons hydrauliques, les pompes, les cylindres, les ferrures de portes, etc.

Au Canada, les véhicules servant aux loisirs doivent être approuvés par l'Association canadienne de normalisation (ACNOR). Sauf dans les provinces de l'Ouest, ces normes ne sont pas requises par toutes les provinces. De ce fait, les constructeurs canadiens de véhicules de plaisance pourraient se trouver désavantagés par rapport aux importations non approuvées par l'ACNOR.

En vertu de l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis, les tarifs bilatéraux en vigueur sur les véhicules et les pièces d'origine seront éliminés d'ici 10 ans et les tarifs sur les pièces de rechange le seront d'ici 5 ans. Les dispositions canadiennes du Pacte restent en vigueur, mais seules les sociétés agréées en vertu de l'Accord pourront s'en prévaloir.

Ces sociétés seront tenues de se conformer aux normes de rendement stipulées dans le Pacte pour être admissibles aux importations en franchise en provenance de pays tiers, une fois les tarifs bilatéraux éliminés. De plus, pour bénéficier des dispositions de l'Accord, les sociétés devront construire des véhicules et des pièces selon la nouvelle règle d'origine, établissant à 50 p. 100 le contenu nord-américain, norme plus stricte que les dispositions du Pacte.

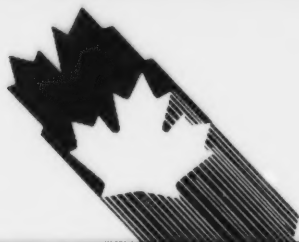
En vertu de l'Accord, le Canada s'est engagé à éliminer, sur 5 ans, l'interdiction d'entrée de véhicules d'occasion provenant des États-Unis.

Facteurs technologiques

Même si les constructeurs canadiens de remorques commerciales sont en retard sur leurs concurrents américains pour les techniques automatisées de production, certaines entreprises ont commencé à adopter la conception et la fabrication assistées par ordinateur, ainsi que le matériel automatisé de fabrication et de traitement informatique.

3. Évolution de l'environnement

Le marché des véhicules à usages spéciaux ne devrait connaître qu'une lente expansion au cours des 5 à 10 prochaines années. Cette industrie a atteint le stade de la maturité et continuera de compter sur la demande intérieure.



L'Accord de libre-échange, tout en facilitant l'accès au marché américain, devrait profiter aux constructeurs canadiens de véhicules de service pour aéroports, de véhicules tous terrains et de motoneiges. Cependant, étant donné la diminution des tarifs, certaines entreprises du groupe des caisses de camions et des remorques devront s'adapter au cours des 3 à 5 prochaines années, si les importations américaines augmentent.

4. Évaluation de la compétitivité

La plupart de ces entreprises, réputées sur le marché intérieur et les marchés régionaux, ne se livrent à aucune concurrence sur le marché extérieur en raison de leur faible volume de production, de leurs ressources financières limitées ainsi que de leurs moyens réduits en R-D. Même si l'élimination des tarifs intensifie la concurrence, la portée de l'Accord devrait être limitée.

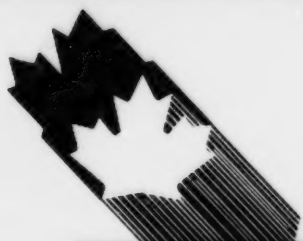
Les constructeurs de véhicules de service pour aéroports et de véhicules tous terrains, ayant recours à des techniques de pointe ainsi qu'à des installations et des méthodes très modernes, continueront à tirer profit des occasions d'exportation. Pour les aéroports, les véhicules de secours, les véhicules de ravitaillement des avions, les chasse-neige, les balayeuses de pistes, les ambulances, les véhicules tous terrains et les motoneiges de fabrication canadienne sont des produits qui devraient rester compétitifs.

L'Accord de libre-échange devrait créer de nouveaux débouchés pour les sous-secteurs les plus concurrentiels, procurant aux constructeurs un meilleur accès au vaste marché américain. Cependant, l'élimination des barrières douanières intensifiera la concurrence pour cette industrie.

Pour de plus amples renseignements sur ce dossier, s'adresser à :

Matériel du transport de surface et machinerie
Industrie, Sciences et Technologie Canada
Objet : Véhicules à usages spéciaux
235, rue Queen
Ottawa (Ontario)
K1A 0H5

Tél. : (613) 954-3728

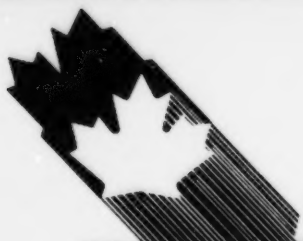


PRINCIPALES STATISTIQUES CTI 3192, 3199, 3241, 3242, 3243, 3244, 3299 (1980)

	1973	1982	1983	1984	1985	1986
Établissements	362	294	309	311	314	403
Emplois	14 000	10 200	10 700	11 250	12 000	16 660
Expéditions*	1 300	960	1 100	1 150	1 200	1 800

STATISTIQUES COMMERCIALES

	1973	1982	1983	1984	1985	1986
Exportations*	120	140	150	180	192	265
Expéditions intérieures*	1 180	820	950	970	1 008	1 535
Importations*	250	180	175	160	160	155
Marché intérieur*	1 430	1 000	1 125	1 130	1 168	1 690
Exportations (en % des expéditions)	9,2	14,5	13,6	15,6	16	14,7
Importations (en % du marché intérieur)	17,5	18,0	15,5	14,1	13,7	9,2
Part canadienne du marché international (en %)	0,5	0,5	0,6	0,7	0,7	0,8
Source des importations (en %)			É.-U.	CEE	Asie	Autres
	1982	95	—	—	—	5
	1983	95	—	—	—	5
	1984	95	—	—	—	5
	1985	95	—	—	—	5
	1986	95	—	—	—	5
Destination des exportations (en %)			É.-U.	CEE	Asie	Autres
	1982	80	—	—	15	5
	1983	80	—	—	15	5
	1984	75	—	—	10	15
	1985	80	—	—	3	17
	1986	80	—	—	3	17

**RÉPARTITION RÉGIONALE — Moyenne des 3 dernières années**

	Atlantique	Québec	Ontario	Prairies	C.-B.
Établissements (en %)	3	29	32	24	12
Emplois (en %)	2	27	35	25	11
Expéditions (en %)	4	28	33	22	13

PRINCIPALES SOCIÉTÉS

Nom	Propriété	Emplacement
Caisses de camions		
Commercial Vans Incorporated	canadienne	Ontario
Canadian Blue Bird Coach Ltd.	américaine	Ontario
DEL Equipment Ltd.	canadienne	Ontario
Fourgons Transit Inc.	canadienne	Québec
Multi-Vans Inc.	canadienne	Ontario
Thomas Built Buses of Canada	américaine	Ontario
Remorques (commerciales)		
Columbia Trailer	canadienne	Colombie-Britannique
Fruehauf Canada	américaine	Ontario
Manac Inc.	canadienne	Québec
Trailmobile	canadienne	Ontario
Westank-Willock	canadienne	Saskatchewan
Véhicules de plaisance (remorques non commerciales)		
Bonair Leisure Products	canadienne	Québec
Fleetwood Canada	américaine	Ontario
Scamper Canada Ltd.	américaine	Alberta
Triple E (Canada)	canadienne	Manitoba
Matériel mobile aéroportuaire		
Amertek Inc.	canadienne	Ontario
Nordic Systems Inc.	canadienne	Ontario
Frink of Canada	américaine	Ontario
Robert Mitchell Co.	canadienne	Québec
SMI Industries Canada	canadienne	Nouvelle-Écosse
Véhicules municipaux		
Hub Fire Engines	canadienne	Colombie-Britannique
Camions Pierre Thibault	canadienne	Québec
Fort Garry Industries	canadienne	Manitoba
Superior Emergency Equipment	canadienne	Alberta
Haul-All Equipment Systems	canadienne	Alberta
Sweeprite Mfg. Inc.	canadienne	Saskatchewan
Universal Handling Equipment	canadienne	Ontario
King Equipment Manufacturing	canadienne	Ontario
Véhicules tous terrains et motoneiges		
Bombardier Inc.	canadienne	Québec
Canadian Foremost	canadienne	Alberta
Ontario Drive & Gear Ltd.	canadienne	Ontario

* Les montants indiqués sont exprimés en millions de dollars.

Les données utilisées dans ce profil proviennent de Statistique Canada.